CERUL SENIN

În fotografie, aspect de la conferinţa de presă

REUNIUNE INTERNAŢIONALĂ NORD-ATLANTICĂ ÎN ROMÂNIA

pagina 6

Scrutând viitorul… Şase francezi şi un român = grupa de zbor în care s-a instruit şi afirmat locotenentul Robert Zomoniţă pe timpul stagiului de perfecţionare ca pilot de vânătoare în Franţa

pagina 4

pagina 7

PREMIERĂ ABSOLUTĂ LA ELICOPTERE

SPAŢIUL AERIAN AL ROMÂNIEI ÎN SPAŢIUL AERIAN AL NATO

O veste foarte bună de la Bruxelles: Consiliul Nord-Atlantic a remis, prin lordul George Robertson, secretarul general al NATO, ministrului român al apărării, Ioan Mircea Paşcu, o scrisoare oficială prin care face cunoscut faptul că organele de decizie ale Alianţei au aprobat ca Centrul Operaţional pentru Suveranitatea Aeriană (ASOC) al României să fie cuplat la Sistemul Integrat de Apărare Aeriană al NATO (NATINADS), în scopul schimburilor reciproce de date despre situaţia aeriană şi al unei mai bune cooperări regionale în domeniul managementului spaţiului aerian în Europa centrală şi de est. Memorandumul ce se va încheia, în acest sens, între România şi NATO va stabili cu precizie modalităţile de cooperare şi implementare a structurilor şi măsurilor necesare unui schimb eficient de date care să sporească securitatea aeriană, siguranţa zborurilor în zonele de interes comun. În acest fel, România se integrează, practic, în sistemul de supraveghere aeriană al NATO, în spaţiul aerian al Alianţei, oferind şi primind informaţii în legătură cu activitatea ce se desfăşoară pe cerul Europei. Facem, aşadar, încă un pas hotărât, apreciat ca atare şi la Bruxelles, spre integrarea **de facto** şi **de jure** în NATO, în principalele ei structuri militare specifice.

ROMÂNIA – PAŞI SIGURI SPRE ALIANŢA NORD-ATLANTICĂ

pagina 2

pagina 3

Interviu cu directorul Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul de brigadă MARINEL NICOLAE

MISIUNEA DE LUPTĂ A AVIATORILOR MILITARI ROMÂNI ÎN AFGANISTAN CONTINUĂ

pagina 6

DONAŢIE DIN PARTEA STATULUI FRANCEZ

Recent, prin intermediul maiorului Eric Mortier, ofiţer de legătură pe probleme de aviaţie militară pe lângă Statul Major al Forţelor Aeriene ale României, serviciul Doctrină şi Instrucţie, din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene, a primit o donaţie din partea statului francez, constând din materiale informatice.

pagina 2

Publicaţie editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 7 (40) • MAI – 2002

Au mai rămas cinci luni şi jumătate până la summit-ul NATO de la Praga

ROMÂNIA – PAŞI SIGURI SPRE ALIANŢA NORD-ATLANTICĂ

+ Pragul către Praga – trecut cu bine şi la Reykjavik + Senatul american a votat legea prin care sprijină "extinderea robustă" a NATO + Presa internaţională salută şi sprijină demersurile favorabile primirii României în Alianţă

+PRIN REUNIUNEA DE LA REYKJAVIK, România a mai trecut un important... prag către Praga şi către NATO. Summit-ul din capitala Islandei a confirmat, pe de o parte, hotărârea Statelor Unite şi a celorlalţi aliaţi europeni de extindere cu şapte state, printre care şi România, a NATO, iar pe de altă parte, stadiul avansat de pregătire al ţării noastre pentru a accede, în valul al doilea de lărgire, de la Praga, al Alianţei Nord-Atlantice. Deşi în comunicatul final al reuniunii de la Reykjavik nu se fac referiri concrete la numărul şi numele ţărilor ce vor fi invitate la aderare – şi aceasta, în principal, susţin analiştii politici, pentru a menaja sensibilităţile Rusiei, care a intrat într-o relaţie nouă cu NATO –, secretarul de stat american, Colin Powell, a reiterat de mai multe ori că Statele Unite doresc o extindere masivă a Alianţei, atât în contextul politico-militar mondial generat de evenimentele din 11 septembrie 2001, cât şi al noilor provocări la adresa păcii şi securităţii internaţionale. Iar numele României a fost rostit de fiecare dată când a fost vorba de pretendentele la aderare din noiembrie a.c.

+ SENATUL AMERICAN a votat şi a remis preşedintelui George W. Bush legea prin care sprijină extinderea NATO şi autorizează acordarea asistenţei de securitate pentru şapte state candidate la aderare. "Această lege va ajuta NATO să extindă zona de stabilitate spre estul şi sudul continentului, astfel încât în cursul următorului deceniu vom putea spune, pentru prima oară în istoria modernă, că avem o Europă întregită şi liberă" – a declarat senatorul democrat Joseph Biden, preşedintele Comitetului pentru Relaţii Externe din Senatul S.U.A. Potrivit legii adoptate de Senatul american **("Freedom Consolidation Act"),** Statele Unite vor acorda o asistenţă militară în valoare totală de 55,5 milioane de dolari pentru şapte state candidate la aderare, printre acestea fiind nominalizată şi România, care va primi cel mai mare ajutor: 11,5 milioane de dolari.

+ PRESA INTERNAŢIONALĂ salută, la unison, şi sprijină demersurile favorabile primirii României în NATO la summit-ul din noiembrie, de la Praga. "Italia ţine mult ca România şi Bulgaria să adere la NATO şi suntem conştienţi de importanţa strategică pe care o reprezintă sud-estul european pentru Alianţa Nord-Atlantică" – scrie publicaţia **LA STAMPA,** reluând declaraţia de la Bucureşti a premierului italian, Silvio Berlusconi. În acelaşi sens, prestigiosul ziar **LA REPUBLICA** salută faptul că la Reykjavik a avut câştig de cauză "linia propusă de S.U.A. şi Italia, potrivit căreia statele ce vor primi invitaţia de aderare la NATO, în noiembrie a.c., vor fi admise imediat ce vor fi pregătite, fără condiţii prealabile". Iar în "pole position" se află – susţine publicaţia citată – ţările baltice, Slovenia, România şi Bulgaria, ultimele două state fiind "sponsorizate" de Italia pentru a întări flancul sud-estic al Alianţei. Sub titlul "Acord istoric", ziarul spaniol **EL MUNDO** subliniază că Spania şi celelalte state aliate din sudul Europei sprijină "extinderea echilibrată şi compensată geografic" a NATO, astfel încât "integrarea celor trei ţări baltice să fie completată de aderarea celorlalte candidate din sudul continentului, precum România şi Bulgaria". La rândul său, cotidianul german **SÜDDEUTSCHE ZEITUNG** pledează pentru extinderea masivă a Alianţei şi accentuează faptul că redimensionarea NATO are la bază, în primul rând, interesul politic al stabilizării Europei de Sud şi Est. "În mod cert – scrie ziarul german – extinderea lărgită va avea efecte pozitive de pe urma aderării României şi Bulgariei".

Pagină realizată de NICOLAE RADU

DONAŢIE DIN PARTEA STATULUI FRANCEZ

Recent, prin intermediul maiorului Eric Mortier, ofiţer de legătură pe probleme de aviaţie militară pe lângă Statul Major al Forţelor Aeriene ale României, serviciul Doctrină şi Instrucţie, din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene, a primit o donaţie din partea statului francez, constând din materiale informatice. La solicitarea noastră, maiorul Mortier ne-a declarat următoarele:

"În cele 18 luni de când sunt detaşat la Statul Major al Forţelor Aeriene din România, am reuşit să cunosc foarte bine structura comandamentului şi problemele pe care le presupune procesul de restructurare. O consecinţă directă a restructurării este creşterea volumului de sarcini pe care trebuie să le îndeplinească colegii mei de departament. Unii dintre aceştia se confruntă cu activităţi de concepţie şi de elaborare a documentelor, dar nu dispun întotdeauna de instrumentele informatice corespunzătoare, ce le-ar permite să lucreze mai eficient.

Pilot de vânătoare şi instructor de zbor, în acelaşi timp pasionat de informatică, eu provin dintr-o unitate de instructori de zbor în care întreaga activitate este gestionată pe calculator. De aceea, eu ştiu în ce măsură aceste instrumente cresc eficienţa, atunci când sunt bine utilizate.

În colaborare cu colegii francezi detaşaţi la celelalte State Majore şi care au identificat aceleaşi cerinţe, am propus un proiect de înzestrare şi am obţinut un buget din partea Direcţiei de cooperare militară şi de apărare din cadrul Ministerului francez de Externe, buget care a fost repartizat în mod egal fiecărui stat major la care suntem încadraţi.

În colaborare cu locotenent-colonelul Mihai Geamănă, specialist în informatică, am determinat necesarul de tehnică al departamentului Doctrină şi Instrucţie, optând pentru cea mai bună soluţie de înzestrare posibilă. Ca urmare, am achiziţionat un video-proiector care va permite efectuarea unor prezentări de cea mai bună calitate în cadrul şedinţelor organizate frecvent de Statul Major al Forţelor Aeriene, un fotocopiator şi cinci unităţi centrale capabile să utilizeze cele mai recente programe profesionale, având şi o bună capacitate de stocare a datelor. În afara acestor instrumente am achiziţionat şi dispozitivele necesare lucrului în reţea al acestor calculatoare.

De acum, colegii mei vor putea lucra mai bine şi mai repede, deci mai eficient!"

MONDO MILITARE

▸▸▸ RACHETE BALISTICE. Din Londra, agenţia de ştiri **REUTERS** transmite că Marea Britanie semnalează înarmarea continuă a Arabiei Saudite cu rachete balistice de producţie chinezească, ceea ce ar reprezenta, în viitor, "o ameninţare la adresa Marii Britanii". Raportul în acest sens al Ministerului Apărării, care a fost înaintat Comitetului pentru apărare din Parlament, cuprinde şi o listă cu 28 de ţări care posedă rachete balistice, printre care se numără Egiptul, Israelul, Emiratele Arabe Unite şi Yemenul. Raportul subliniază, de asemenea, că Iranul, Irakul, Libia, Siria şi Coreea de Nord dezvoltă programe proprii de înzestrare cu rachete.

▸▸▸ "ANATOLIAN EAGLE 2002". Recent, s-a încheiat prima fază a exerciţiului tactic aerian turco-american, cu numele de cod "Anatolian Eagle 2002". După cum informează **RAI UNO,** exerciţiul s-a desfăşurat în zona de responsabilitate a Bazei 3 Aeriene Tactice Konya, din regiunea Anatolia (Turcia). În prima fază au participat circa 700 de militari, care au acţionat cu 50 de avioane de luptă de tipul "F-16" – turceşti şi americane. Nu s-au folosit sistemele de armament.

F-16

▸▸▸ "AN/FPS 3D". Potrivit agenţiei **ASSOCIATED PRESS,** Statele Unite consideră că Iordania poate juca un rol deosebit de important în strategia sa militară privind Irakul, experţii militari ai Pentagonului apreciind că de pe teritoriul iordanian pot fi monitorizate şi detectate timpuriu orice atacuri cu rachete lansate de Irak împotriva forţelor coaliţiei antiteroriste sau împotriva Israelului. Pentru îmbunătăţirea capacităţii Iordaniei de a asigura această monitorizare, Administraţia S.U.A. a aprobat vânzarea către statul iordanian a unui radar cu rază mare de acţiune de tipul "AN/FPS 3D", în valoare de 22 milioane de dolari.

▸▸▸ RESTRUCTURARE. Comandantul Trupelor de Aviaţie şi Apărare Aeriană ale Poloniei, generalul Kyszard Olsewski, a declarat agenţiei **P.A.P.** că, până la sfârşitul anului 2003, din cadrul Trupelor de Aviaţie şi Apărare Aeriană vor fi disponibilizaţi aproximativ 5.000 de militari profesionişti, care vor beneficia de programe de reconversie profesională. În ce priveşte pregătirea piloţilor de elicoptere, aceasta se va face pe aparate de tipul "SW-4", care le vor înlocui pe cele de tipul "SOKOL". Până la sfârşitul anului 2010, forţele aeriene ale Poloniei vor achiziţiona 47 de elicoptere model "SW-4".

▸▸▸ EXERCIŢIU AERIAN CEHO-AMERICAN. Surse militare din Praga, citate de agenţia **FRANCE PRESSE,** informează că, în perioada 23 aprilie – 6 mai 2002, în poligonul Hradiste, din vestul Boemiei, s-a desfăşurat exerciţiul aerian ceho-american cu numele de cod "Griffin Strike". La exerciţiu au luat parte 350 de militari americani din cadrul Brigăzii 12 Aviaţie, aparţinând Corpului 6 Aerian, de la Giebelstadt (Germania), dotaţi cu 18 elicoptere de luptă (15 de tipul "UH-60 Blackhawk", 2 elicoptere medicale şi un elicopter de transport de tipul "CH-47 Chinook". În context, purtătorul de cuvânt al Ministerului Apărării al Cehiei a anunţat că guvernul de la Praga a aprobat proiectul privind achiziţionarea a 24 de avioane de vânătoare de tipul "JAS-39 Gripen", construite de BAE Systems şi SAAB, în valoare totală de 1,8 miliarde dolari.

▸▸▸ MISIUNE MILITARĂ NATO LA MOSCOVA. Ştiri din Bruxelles, confirmate de agenţia **ITAR-TASS**, anunţă că în ziua de 27 mai 2002, Alianţa Nord-Atlantică şi-a deschis prima misiune militară la Moscova, condusă de generalul britanic Peter Williams, care este asistat de ofiţeri americani, germani, olandezi şi polonezi. Misiunea militară NATO la Moscova a fost inaugurată de secretarul general al NATO, lordul George Robertson, şi semnifică noul stadiu de relaţii dintre Alianţa Nord-Atlantică şi Federaţia Rusă.

▸▸▸ APLICAŢIE DE COMANDAMENT ŞI STAT MAJOR. În regiunea Tula, din Federaţia Rusă, s-a desfăşurat, recent, o amplă aplicaţie de comandament şi stat major, la care au participat efective din cadrul Armatei 61 aeriene (rezerva Comandamentului Suprem). Potrivit agenţiei **ITAR-TASS,** la aplicaţie au luat parte avioane de transport militar de tipul "IL-76" şi "AN-12", avioane de atac la sol model "SU-24" şi "SU-25" şi avioane de vânătoare de tipul "SU-27" şi "MiG-31".

▸▸▸ NEGOCIERI. Din Sofia, agenţia de presă **BTA** transmite că, la 20 mai a.c., Bulgaria şi S.U.A. au început negocierile pentru distrugerea sistemelor de rachete "SS-23", "SCUD" şi "R-15 Dnevnik" bulgare. Distrugerea rachetelor de acest tip (cu rază medie de acţiune) este una din condiţiile (neoficiale) ale S.U.A. pentru acceptarea candidaturii Bulgariei la NATO şi invitarea acestei ţări în Alianţă la summit-ul de la Praga, din noiembrie a.c.

▸▸▸ "SUPER-GALEB g4". După efectuarea mai multor teste, autorităţile de la Belgrad vor lansa în producţie de serie un nou avion de instruire şi de atac la sol – informează agenţia de presă **TANIUG.** Este vorba de aparatul de tip "Super-Galeb g4", care poate fi echipat cu rachete anti-tanc şi este capabil să lovească ţinte blindate de la o distanţă de 20 kilometri.

▸▸▸ ACCIDENT DE AVIAŢIE. Din Caracas (Venezuela), agenţia **PRENSA LATINA** face cunoscut că, pe data de 20 aprilie 2002, în apropierea Capitalei a avut loc un grav accident de aviaţie, în urma căruia şi-au pierdut viaţa noul comandant al Forţelor Aeriene Militare, generalul Luis Acevedo, precum şi alţi trei generali din cadrul Forţelor Aeriene ale Venezuelei. Elicopterul în care aceştia se aflau s-a prăbuşit din cauza condiţiilor meteo nefavorabile.

La vremuri noi, funcţii noi şi oameni noi

– interviu cu generalul de brigadă Marinel Nicolae, director al Statului Major al Forţelor Aeriene –

Recent, generalul de brigadă Marinel Nicolae a fost numit în funcţia de director al Statului Major al Forţelor Aeriene. Această numire încununează o carieră militară care a început în 1972, după absolvirea Şcolii de ofiţeri de radiolocaţie. Au urmat: Academia Militară, Cursul de comandanţi de brigadă, Colegiul de Stat Major Superior şi Colegiul de Apărare, în Olanda. De-a lungul a trei decenii, actualul director al Statului Major al Forţelor Aeriene a parcurs neobosit treptele ierarhiei militare, pornind la drum ca locţiitor al şefului unei staţii de radiolocaţie. A ocupat, ulterior, alte funcţii de răspundere, unele în momente deosebit de dificile, fiind, pe rând, comandant al Batalionului 5 Radiolocaţie, comandant al Brigăzii 41 Radiolocaţie, şef de stat major al Corpului 1 Aerian şi locţiitor al comandantului Diviziei 1 Aeriene.

Generalul de brigadă Marinel Nicolae a trăit bucuria fiecărei reuşite profesionale alături de soţia şi fiica sa, care l-au sprijinit întotdeauna în realizarea demersurilor dedicate carierei militare.

– Domnule general, mai întâi, vă propun să lămurim ce înseamnă, ce presupune funcţia de director al Statului Major al Forţelor Aeriene?

– În principal, atribuţiile directorului categoriei de forţe armate se referă la elaborarea concepţiilor şi ducerea la îndeplinire a deciziilor şefului statului major respectiv. Planificarea activităţilor, organizarea, controlul şi evaluarea revin compartimentelor din subordinea directorului.

– Am impresia că funcţia aceasta este deosebit de cuprinzătoare. Aţi primit, deci, o funcţie importantă, complexă, la un eşalon superior celui la care aţi lucrat până mai ieri. Formal, vă aflaţi pe un teren absolut nou, fără o experienţă anterioară. Ce sentimente încercaţi?

– Sigur, există senzaţia aceea produsă când te loveşti de lucruri noi. Funcţia aceasta şochează. Mai întâi prin denumire. Este un lucru nou pentru organismul militar din România. Apariţia funcţiei de director a presupus o reconsiderare a modului în care sunt exercitate comanda, conducerea la nivelul superior al Statului Major al Forţelor Aeriene. Au existat, poate mai există încă, ezitări. Şi din partea mea şi, desigur, din partea celor cu care lucrez. Totuşi, deşi timpul a fost scurt, lucrurile s-au aşezat. S-au conturat responsabilităţile directorului, oamenii s-au obişnuit cu noua realitate. Marele meu noroc este faptul că oamenii cu care lucrez sunt oameni de calitate. Deşi nu-i cunosc pe toţi foarte bine, relaţiile presupuse de îndeplinirea atribuţiilor funcţionează normal. Sau, mă rog, cât se poate de normal într-o situaţie mobilă, dinamică, mereu în schimbare.

– Se poate spune că, în ceea ce vă priveşte, perioada de acomodare cu noua postură profesională s-a încheiat. V-aţi creat deja o părere despre ceea ce se petrece în legătură directă cu noua funcţie, despre volumul de muncă, despre specificul activităţii. Ce anume vă ocupă cel mai mult timpul?

– Folosind o expresie din jargonul birocratic, voi spune că "rezolvarea hârtiilor". Sunt copleşit de hârtii. Dar şi de un volum foarte mare de informaţii. Mă abţin să spun dacă e bine sau e rău. Oricum, e normal ca pentru început să existe multe informaţii noi. Pentru moment chiar îmi este necesar acest flux informaţional substanţial. În timp, sper, se vor diminua şi volumul informaţional şi, desigur, cel al hârtiilor.

– Domnule general, vă rog să vă referiţi, pe scurt, la noua schemă de comandă la nivelul superior al Statului Major al Forţelor Aeriene.

– Până nu de mult, la acest nivel erau mai mulţi locţiitori, fiecare coordonând un domeniu strict specializat, strict limitat. Acum, comanda fiind formată din şeful statului major, locţiitor şi director, se statuează o nouă schemă funcţională. Şeful statului major ia deciziile majore în conducerea categoriei de forţe. Locţiitorul este cel care coordonează activitatea, rezolvă problemele curente, exprimând autoritatea şefului statului major în relaţiile cu unităţile şi marile unităţi. În plus, locţiitorul are responsabilităţi importante şi în zona activităţii din cadrul comandamentului statului major. Directorul urmând să fie omul care să-şi asume problemele de concepţie, de planificare, de organizare. Cel puţin aceasta este intenţia actuală. Pe măsură ce înaintăm în timp, relaţiile dintre cei trei, atribuţiunile, răspunderile se vor cristaliza, vor prinde contur precis şi o funcţionalitate eficientă.

– Care ar fi priorităţile directorului la această oră?

– Sunt patru domenii prioritare. Primul priveşte procesul de proiectare a Forţei Obiectiv 2007. Este o acţiune de anvergură pe care dorim să o clarificăm, să devină o chestiune viabilă, coerentă, strict coroborată cu proiectul de structuri şi ghidul carierei militare.

Al doilea domeniu prioritar este cel al îndeplinirii obiectivelor de interoperabilitate, fapt direct legat de pregătirea luptătorilor şi a entităţilor luptătoare.

Apoi, am în vedere coordonarea procesului curent de restructurare. Aici se petrec schimbări importante cu implicaţii hotărâtoare pentru structură, dar şi cu efecte delicate, în unele cazuri, pentru oameni. Este vorba de cei care trebuie să părăsească anumite structuri, să se mute în altele sau chiar să plece din sistem. Pentru cei care rămân apare necesitatea specializării, pregătirii în vederea îndeplinirii noilor funcţii, noilor misiuni. Eu spun că este o reconversie la nivelul structurii noastre militare.

A patra problemă, la fel foarte importantă, este aceea a elaborării, într-un ritm rapid şi cât mai inteligent cu putinţă, a normelor după care să ne desfăşurăm activitatea, după care să ne ghidăm pregătirea în continuare. În cadrul categoriei noastre de forţe armate s-au produs schimbări profunde, în dotare a apărut tehnică nouă sau modernizată, trebuie să ne instruim după procedee noi, după standarde şi exigenţe noi. Toate acestea, în perspectiva integrării noastre în structurile NATO, trebuie statuate prin regulamente, manuale, instrucţiuni.

– O chestiune punctuală. Am vorbit de planificarea restructurării, a modernizării categoriei de forţe până în 2007. Ce puteţi să ne spuneţi despre dinamica acestei activităţi?

– Concepţia Forţei Obiectiv 2007 trebuie să fie finalizată până la 1 septembrie al acestui an. Noi deja am făcut un plan de implementare a acestei concepţii, sunt colective de lucru constituite pe domenii, urmează ca la sfârşitul lunii iunie să ne întrunim şi să dăm forma unitară acestei concepţii. Suntem pe un drum bun pentru că ne-am propus să plecăm de la datele de bază. Cum va arăta Statul Major al Forţelor Aeriene la sfârşitul lui 2007. Ce efective va avea, ce compunere pe grade, specialităţi militare. De asemenea, ce structuri trebuie să păstrăm pentru ca Statul Major al Forţelor Aeriene să-şi îndeplinească misiunile.

– Iată, este vorba de o proiecţie care poate deveni realitate peste cinci ani. Ce ritm v-aţi propus pentru realizarea modificărilor necesare? Cum veţi controla fenomenul?

– Toate acţiunile noastre le planificăm, le încadrăm în termene scurte şi medii: semestriale şi, respectiv, anuale. Astfel, asigurăm flexibilitatea, timpul necesar introducerii eventualelor corecţii.

– Domnule general, până în 2007 mai este foarte mult timp, se pot petrece foarte multe lucruri greu de anticipat astăzi. Acceptaţi că ceea ce hotărâţi dumneavoastră la sfârşitul anului 2002 nu va mai corespunde realităţilor de peste cinci ani şi că proiectul va putea suporta modificări?

– Sunt convins că vor fi modificări pentru că noi nu luăm în calcul numai posibila aderare la NATO. Avem în vedere că există posibilitatea să ne confruntăm cu greutăţi. S-ar putea să ajungem la concluzia că o analiză pe care am făcut-o acum nu a fost corectă. Nu am avut suficiente informaţii sau resursele pentru a transpune ceva în practică nu au fost suficiente. Sau, din contră, putem să beneficiem de resurse suficiente şi atunci să accelerăm ritmul acesta de transformare.

– Domnule general, într-un asemenea demers toate lucrurile sunt importante. Cel mai semnificativ este, totuşi, efectivul. Puteţi să ne spuneţi câte persoane vor lucra în categoria noastră de forţe armate în 2007?

– Da: 15.720.

– Vă mulţumesc. Să trecem la lucruri mai apropiate de noi în timp: care este problema cea mai importantă urmărită în acest an de instrucţie în unităţile Statului Major al Forţelor Aeriene?

– Cel mai important lucru îl constituie operaţionalizarea structurilor nou create. Avem structuri noi, unele dintre ele dotate cu tehnică nouă sau modernizată, pe care trebuie să le aducem la un nivel superior de pregătire, astfel încât să poată acţiona în orice condiţii de vreme, timp şi situaţie în câmpul tactic.

– Baza aeriană de la Feteşti funcţionează de ceva timp într-o formulă integrată. Când zic funcţionează mă refer la faptul că structura aceasta este deja operaţionalizată. Cum au decurs lucrurile?

– S-ar putea să fiu bănuit de subiectivitate: lucrând la Divizia 1 Aeriană, am fost cel care a coordonat activitatea la această bază. În primul rând sunt încurajatoare rezultatele procesului de instruire în zbor. Oamenii de acolo au fost atent direcţionaţi pentru obţinerea performanţei în pregătirea personală. În cunoaşterea limbii engleze, în folosirea tehnicii de calcul şi, bineînţeles, în însuşirea exploatării avionului MiG-21 LanceR. De asemenea, au fost încurajaţi să participe la misiuni internaţionale şi s-a dovedit că toate acestea i-au ajutat să se apropie de standardele de pregătire din ţările NATO.

De altfel, activităţile s-au desfăşurat foarte bine în întregul lor. A fost neaşteptat de rapidă adaptarea la noile condiţii. La urma urmei, integrarea înseamnă a asigura suportul logistic echitabil tuturor structurilor şi specialităţilor. Şi ceea ce este mult mai important, comandantul să aibă capacitatea de a urmări şi a pretinde în egală măsură menţinerea ritmului de instruire atât unităţilor de artilerie, cât şi celor de aviaţie. Să nu se simtă nimeni marginalizat în acest proces de planificare, de organizare, iar controlul şi evaluarea să fie făcute cu maximum de exigenţă. După mine, aceasta este integrarea. Celelalte curg de la sine. Sunt integraţi pentru că este necesar să îndeplinească o misiune de luptă în comun.

– Să înţeleg că în acest caz lucrurile au mers la nivelul aşteptărilor?

– Au mers la nivelul aşteptărilor şi semnalele sunt în continuare de această natură. Chiar dacă au existat şi mici accidente. Problemele merg foarte bine şi cred că experimentul constituie o dovadă că structura integrată este nu numai cea care face economie de forţe, mijloace şi resurse financiare; mai mult decât atât, ea realizează putere de luptă pentru o structură militară

Comandor DUMITRU AMARIEI

Locotenentul ROBERT ZOMONIŢĂ, pilot de vânătoare perfecţionat în Franţa

LA ŞCOALA PERFORMANŢELOR OCCIDENTALE

Zbor asistat de exigenţă maximă

Nu a fost uşor să ajungă în Franţa. Din 20 de piloţi înscrişi la preselecţie, a fost declarat singurul admis, după un ultim examen sever, chiar la Ambasada Franţei din Bucureşti. Asta s-a întâmplat cu doi ani în urmă.

Stagiul are un profil modular, sfârşitul fiecărei etape având un obiectiv bine determinat, necesar formării ulterioare. În cazul său, înainte de a începe etapele teoretice şi practice, de zbor, La fiecare exerciţiu se simulează o pană, de la cea mai uşoară, până la aterizarea forţată cu motorul oprit. Testul trebuie să confirme capacitatea elevului de gestionare a zonei aeriene şi pilotarea sigură a avionului. Din acest moment se trece la grefarea "subtilităţilor de pilotaj".

În toată perioada stagiului, Zomoniţă a susţinut sute şi sute de teste. La nivel teoretic, sunt teste periodice de verificare a cunoştinţelor, "teste cartuş" – scurte şi inopinate, pe diferite teme şi cu implicaţie directă în activitatea de zbor –, precum şi celebrele

a executat un stagiu pregătitor la Cursul Internaţional de Franceză Rochefort. Deşi cunoştea într-o anumită măsură franceza, trebuia să stăpânească, la nuanţă, limba ţării gazdă, terminologia militară şi civilă de specialitate, totul urmând să se desfăşoare în această limbă, colegii săi fiind toţi francezi. A urmat apoi, la Cognac, în cadrul Şcolii de pilotaj a forţelor aeriene, primul modul, numit **"Trunchiul comun".** În mod normal acesta durează 20 de săptămâni, cu executarea a 76 ore de zbor pe avionul Epsilon. Avându-se în vedere experienţa anterioară (este promoţie 1997 cu câteva sute de ore la manşă, dintre care 120 pe reacţie, 30 pe MiG-21 şi MiG-21 LANCER), a efectuat numai 56 de ore şi 35 de minute de zbor.

La Cognac, elevii sunt orientaţi, în funcţie de rezultate, spre filierele vânătoare, transport, elicoptere sau navigatori vânătoare-bombardament. Deşi sunt planificate 76 de ore, practic, la sfârşitul acestui modul, elevul atinge 90–100 ore de zbor. Şi aceasta pentru că misiunile durează uneori mai mult, fiind multe de învăţat, dar şi din necesitatea repetării celor executate nesatisfăcător, precum şi a unor exerciţii numite "pax", efectuate din cabina a doua, de pe postul instructorului, pentru a observa şi înţelege mai bine aplicarea procedurilor şi a tehnicii de pilotaj.

În paralel, de o mare importanţă în această fază este activitatea la simulator, unde se învaţă executarea zborului după aparate, zborul instrumental. Ultima fază şi cea mai grea o reprezintă executarea întrunită a procedurilor instrumentale de apropiere.

În general, se efectuează o oră de antrenament la simulator şi trei ore de zbor, evoluţia de la simulator fiind bine integrată în profilul ascendenţei în pregătire, astfel încât elevul să fi simulat cel puţin o dată o procedură sau evoluţie de executat în zbor.

Zborul de la Cognac este cea mai delicată etapă. Aici elevul îşi fundamentează "traseul" carierei sale de pilot. Programul este vast şi, la rându-i, este împărţit în mai multe părţi, care se termină cu un test. La fiecare dintre aceste submodule, se urmăreşte mereu altceva. Iată, de pildă, unul, numit, prescurtat, PP – pilotage perfectionnement –, care cuprinde 11 exerciţii, în cadrul căruia pilotul devine ceva mai autonom, execută gama de acrobaţie completă şi stăpâneşte pe deplin procedurile de avarie. întrebări fulger, curente, cu care elevul este bombardat la tot pasul. În limbajul piloţilor francezi li se spune "întrebări de 100 de franci".

La zbor, evaluarea este foarte complexă. Există grile de notare a execuţiei în sine, a capacităţilor personale şi generale. Se fac remarci, observaţii şi se justifică motivele pentru care s-a acordat un anume calificativ. Acestea se concretizează într-un tablou complex – denumit "PICASSO", datorită culorilor utilizate pentru marcarea calificativelor –, unde există grafice şi un cod al culorilor care reliefează obiectiv şi dintr-o privire valoarea, punctele forte şi problemele elevului. În fiecare zi de luni şi de câte ori se impune, monitorii, adică instructorii, se adună şi discută cu fiecare elev, stabilind valoarea acestuia şi modalităţile de ameliorare, rezolvarea unor mici probleme sau, pentru cei mai slabi, modul de acţiune pentru a-i readuce la nivelul normal. Dacă toate mijloacele de susţinere sunt epuizate, în acestea fiind incluse numărul de ore suplimentare, reexaminările, bunăvoinţa chiar, fără a fi îndeplinite criteriile cerute, elevul sfârşeşte prin a fi eliminat. Şi au fost asemenea cazuri.

Francezii folosesc un sistem de notare diferit de al nostru. De la zero la 20, nota 12 fiind standardul minim acceptat, iar 14 nota minimă pentru calificativul bun. Contează însă foarte mult părerea instructorilor care discută între ei. Aprecierea este dată după opinia majoritară.

Şi structura instructorilor este diferită. Primul este **"naşul".** El zboară cu elevul primele cinci zile. Sunt şi trei instructori la un elev. Zomoniţă a zburat de două ori cu acelaşi instructor. A avut şi instructori egali în grad cu el, locotenenţi. Dar şi din cei cu state vechi în aviaţie, cum se spune. Trei sferturi din instructorii pe care i-a avut au executat cel puţin o campanie de război în zone fierbinţi: Ciad, Golf, Bosnia, Kosovo etc. Piloţii instructori sunt piloţi operaţionali de vânătoare. Prin natura contractului, un pilot francez este obligat să vină, cel puţin de două ori în cariera sa, în şcoală, ca instructor.

În situaţia sa a fost o provocare pentru oricare din instructorii pe care i-a avut să aibă un elev străin. Francezii s-au mândrit cu el. Dar şi el cu dascălii pe care i-a avut în aer.

După parcurgerea primului modul, elevul obţine, prin echivalare, brevetul civil de pilot privat (militar gradul I). Din punct de vedere teoretic, la sol, în paralel cu zborul se efectuează în jur de 100 de ore de cursuri, engleza şi sportul fiind în volum de patru ore pe săptămână.

A doua etapă a parcurs-o la Salon de Provence, la "Divizia de zboruri". După trei săptămâni de cursuri, în care a învăţat avionul **Tucano,** procedurile normale de utilizare ale aerodromului şi a efectuat primele şedinţe de simulator, a trecut la zborul propriu-zis. Şi aici a străbătut mai multe submodule. Unul mai dificil decât altul, cu teste, cum am mai spus, la finalul fiecăruia. Exigenţele sunt, firesc, mult mai mari decât în prima etapă. Unul dintre submodule, denumit FORM, este cel care, de fapt, statuează filiera de pilot de vânătoare, incomparabil mai complex decât cel de la Cognac. Timp de aproximativ 14–15 misiuni se execută decolarea cu formaţia, urcare în formaţie strânsă sau ofensivă de tranzit, evoluţie strânsă cu formaţia, ruperi şi intrări în formaţie, urmărire, formaţie ofensivă şi defensivă la joasă altitudine, aterizare cu formaţia. Şi multe altele care insuflă mentalitatea de

vânător. În 15 săptămâni, a zburat 73 de ore şi 30 de minute!

Brevetat de un general

– Cel mai mult, într-o zi, cât ai zburat? – îl întrebăm pe proaspătul absolvent.

– Recordul l-am atins cu Tucano: patru ore şi jumătate într-o zi. Au fost însă şi săptămâni în care am zburat puţin. De regulă, am zburat 30 de ore pe lună. Zborul începea luni, la 8 dimineaţa, şi se încheia vineri, la prânz. Zburai cât îţi dădea. Erai motivat.

– Pe câte aerodromuri?

– Programarea era foarte flexibilă. Mereu eram pe alte aerodromuri. Pot spune că am reuşit să cunosc toată Franţa. Am zburat şi în Belgia. Plecam dimineaţa şi veneam seara. În Corsica. În Spania, la San Sebastian, misiuni de navigaţie exterioară, pe căi aeriene civile. Atât cu Tucano, cât şi cu Alpha Jet.

– Alpha Jet a fost aeronava cu care ai zburat în cea de-a treia etapă.

– Într-adevăr. O dată absolvită "Divizia de zboruri", treci, pentru 28 de săptămâni şi aproximativ 100 de ore de zbor, la Şcoala de Aviaţie de Vânătoare de la Tours. Eu am executat 117 ore şi 45 de minute. A fost una din cele mai dure etape. Nivelul de dificultate şi exigenţă este maxim. De data aceasta, programul de instruire la sol numără şase săptămâni. Pe toată durata etapei, simulatorul, cu trei grade de libertate, este un ajutor de nepreţuit. Cât priveşte exerciţiile de zbor, acestea cuprind toate categoriile de manevre şi misiuni pe timp de zi şi de noapte, în toate condiţiile, zbor instrumental, cu vânt şi fără, în limită de combustibil, cu pene de motor, zboruri în străinătate, acrobaţie, luptă aeriană etc. Ultimul submodul, şi cel mai captivant, este FORM 2 – rolul coechipierului: 13 misiuni, la capătul cărora elevul trebuie să facă dovada unui coechipier care facilitează munca liderului şi contribuie la realizarea unui dispozitiv eficient de luptă la două avioane, să arate că este capabil să îndeplinească misiuni operative. În urma testului final, se consideră că elevul are nivelul standard pentru acordarea brevetului militar de pilot gradul II, adică un bun coechipier pentru misiuni de atac, asalt, interceptare şi luptă aeriană. Prin echivalare, i se acordă şi brevetul civil de pilot de linie.

– În total, cât ai zburat în Franţa?

– 260 de ore pe trei tipuri de avioane.

– Din fotografii văd că ai avut printre colegi şi o fată.

– A fost prima care a terminat zborurile. Deşi a avut unele probleme la un moment dat, şi-a revenit. O luptătoare de mare forţă şi vitalitate. Ca şi ceilalţi.

– Mai ţii legătura cu foştii colegi?

– Legătura o păstrăm permanent. Chiar aseară m-a sunat unul.

– Cine te-a brevetat?

– Am avut onoarea să fiu brevetat de un general din comandamentul şcolilor, un mare pilot şi dascăl.

– Ce a însemnat această şcoală pentru locotenentul Zomoniţă?

– Am căpătat încredere în mine. Ştiu că pot zbura ziua şi noaptea în orice condiţii, am învăţat cum să progresez. Am fost deosebit de emoţionat când un pilot instructor cu 100 de misiuni de luptă mi-a strâns mâna şi mi-a spus "Bravo, Zomoniţă!" Mai îmi trebuiau doi ani ca să devin un pilot total autonom. Dacă nu voi continua pregătirea într-un ritm corespunzător, la anul, pe vremea asta, chiar şi cei ce au fost mai slabi decât mine mă vor depăşi.

– Care a fost momentul cel mai înălţător în cei doi ani?

– Ziua în care am plecat de acolo. S-a ridicat Drapelul României pe cel mai înalt catarg. Mi-a sărit inima de emoţie.

– Ce spune tata, comandorul (r) Ion Zomoniţă, fostul meu coleg de şcoală şi de academie, un foarte bun zburător, instructor de zbor şi comandant?

– Mă invidiază. Pozitiv...

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

Dicţionar NATO

JAS-39 Gripen

1. **Tipul:** avion de interceptare, atac şi recunoaştere.
2. **Primul zbor:** 26 aprilie 1987.
3. **Producţia:** SAAB (Suedia).
■ **JAS-39 A:** avion în simplă comandă. A efectuat primul zbor la 4 martie 1993. Livrările către Forţele Aeriene ale Suediei au început la 8 iunie 1993. Au fost construite 204 exemplare.
■ **JAS-39 B:** avion în dublă comandă. A efectuat primul zbor la 29 aprilie 1996. Livrările au început în vara anului 1998.
■ **JAS-39 C/D:** versiuni aflate în stadiul de proiect, vizând modernizarea aparaturii de zbor.
■ **JAS-39 X:** model destinat exportului.
4. **Clienţi din NATO:** Suedia, Cehia, Ungaria.

Caracteristici tehnico-tactice (JAS-39 A):

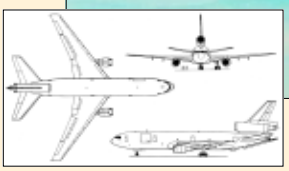
– Anvergura ..... 8,40 m;
– Lungimea ..... 14,10 m;
– Înălţimea ..... 4,50 m;
– Greutatea ..... 6.622 kg;
– Raza de acţiune ..... 800 km;
– Motorul ..... 80,5 kN.

KC-10 Extender

1. **Tipul:** avion-cisternă.
2. **Producţia:** McDONNELL DOUGLAS (SUA).
■ **KC-10A:** avion capabil să alimenteze în zbor aeronave situate pe o rază de 3.500 kilometri. A efectuat primul zbor la 12 iulie 1980. Livrările către forţele aeriene americane au început la 17 martie 1981.
3. **Clienţi din NATO:** SUA.

Caracteristici tehnico-tactice:

– Anvergura ..... 50,4 m;
– Lungimea ..... 55, 35 m;
– Înălţimea ..... 17,70 m;
– Greutatea .....110.945 kg;
– Combustibilul destinat alimentării altor aeronave ..... 90.718 kg;
– Raza de acţiune ..... 7.032 km;
– Motoarele ..... 3 x 233,53 kN.

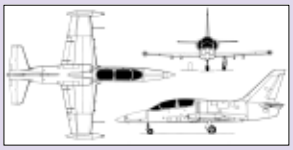


L-39 Albatros

1. **Tipul:** avion în dublă comandă, destinat antrenamentului.
2. **Primul zbor:** 4 noiembrie 1968.
3. **Producţia:** AERO (Cehia).
■ **L-39 C:** varianta iniţială.
■ **L-39 V:** au fost construite 8 exemplare.
■ **L-39 ZO:** versiune înarmată. A efectuat primul zbor la 25 august 1975.
■ **L-39 ZA:** avion de atac la sol şi recunoaştere. A efectuat primul zbor la 29 septembrie 1976.
■ **L-39 MS:** a efectuat primul zbor la 30 septembrie 1986. Au fost produse 6 exemplare.
■ **L-139 Albatros 2000:** a efectuat primul zbor la 8 mai 1993.
4. **Clienţi din NATO:** Cehia, Germania, SUA, Ungaria.

Caracteristici tehnico-tactice (L-39 ZA):

– Anvergura ..... 9,46 m;
– Lungimea ..... 12,13 m;
– Înălţimea ..... 4,77 m;
– Greutatea ..... 3.565 kg;
– Raza de acţiune ..... 1.650 km;
– Motorul ..... 16,87 kN.



Următoarea pagină a Dicţionarului NATO va fi dedicată aeronavelor:

❒Mi-8
❒Mi-24
❒Mi-26

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Sesiunea Plenară a Comitetului NATO pentru Managementul Traficului Aerian

REUNIUNE INTERNA}IONAL~ NORD-ATLANTIC~ |N ROM@NIA

La Sinaia şi Bucureşti, s-au desfăşurat lucrările Sesiunii Plenare a Comitetului NATO pentru Managementul Traficului Aerian (NATMC). Activitatea a fost organizată de Ministerul Apărării Naţionale împreună cu Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor şi Locuinţei.

Au participat generalul-maior Luc Robin, preşedintele Comitetului, reprezentanţi militari şi civili din Comandamentul NATO, SHAPE, ICAO, EUROCONTROL, ai ţărilor membre ale Alianţei Nord-Atlantice şi ţărilor partenere.

Din partea ţării noastre au fost prezenţi reprezentanţi ai Ministerului Apărării Naţionale, Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor şi Locuinţei, Autorităţii Aeronautice Civile Române, ROMATSA şi ai altor instituţii specializate.

Principalele probleme abordate la reuniunea de la Sinaia s-au referit la implicaţiile atacurilor teroriste din S.U.A. asupra traficului aerian, recentele dezvoltări în domeniul managementului traficului aerian, elementele de noutate apărute în managementul traficului aerian, normalizarea spaţiului aerian din zona balcanică, coordonarea exerciţiilor aeriene. Sau prezentat rapoarte privind activitatea grupurilor de lucru pentru comunicaţii, navigaţie şi supraveghere şi pentru managementul traficului aerian. Au fost evidenţiate aspectele ce ţin de acordarea asistenţei tehnice ţărilor partenere de cooperare în domeniul serviciilor de trafic aerian.

Comitetul NATO pentru Managementul Traficului Aerian, funcţionând sub această titulatură din anul 1998, a fost creat în 1955 sub denumirea de Comitetul pentru Coordonarea Spaţiului Aerian European (CEAC). Are rolul de organism consultativ de înalt nivel pentru probleme ce ţin de coordonarea civilă-militară a managementului traficului aerian din ţările membre NATO şi partenere. Principalele sale responsabilităţi vizează desfăşurarea de exerciţii aeriene ample, armonizarea sistemelor şi procedurilor de control al traficului aerian, repartiţia frecvenţelor radio.

În contextul noilor misiuni ale Alianţei, cum ar fi menţinerea păcii, Comitetul asigură o legătură unică între autorităţile militare de mare anvergură şi organizaţiile civile care se ocupă cu managementul traficului aerian şi, implicit, al spaţiului aerian civil.

Comitetul are, de regulă, două sesiuni plenare pe an. România a mai găzduit una din sesiunile plenare, în anul 1996.

Conferin]` de pres`

Cu prilejul Sesiunii Plenare a Comitetului NATO pentru Managementul Traficului Aerian, la Cercul Militar Naţional din Bucureşti a avut loc o conferinţă de presă la care au participat generalul-maior Luc Robin, preşedintele Comitetului, Ion Şelaru, secretar de stat la Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor şi Locuinţei, generalul-locotenent Constantin Gheorghe, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, Sorin Stoicescu, director general la Direcţia Generală Servicii, Transport Aerian şi Aeroporturi din Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor şi Locuinţei. Jurnaliştilor li s-au prezentat elemente privind desfăşurarea Sesiunii Plenare, relaţiile civili-militari în zona traficului aerian contemporan, noutăţi privind managementul spaţiului aerian după 11 septembrie 2001.

Pilot român la ISAF

KARACHI, CA EXPERIENŢĂ DE VIAŢĂ

Aflat în misiune ISAF, comandorul FLORIN CĂLIN, comandant de echipaj pe aeronava C-130 Hercules, îşi are "domiciliul" provizoriu într-un hotel din oraşul pakistanez Karachi. De acolo pleacă în misiune, acolo se întoarce după îndeplinirea ei. Între cele două momente îi mai rămâne timp să citească, să scrie. Aşa s-a născut ideea unui "jurnal", a unor note despre oraşul ce-l găzduieşte şi oamenii lui de toate zilele. Cu aprobarea autorului, un excelent observator şi un fin stilist, redăm în paginile revistei noastre gândurile şi însemnările "comise" atât de departe de ţară, de cei dragi de acasă.

Începutul povestirii este situat undeva în luna decembrie a anului 2001, când s-a hotărât ca România să participe cu forţe în teatrul acţiunilor din Afganistan. După trei curse infernale cu decolări la miezul nopţii şi câteva ore dormite în avion, a venit şi ziua când a trebuit să plecăm, definitiv, în misiune, la dispoziţia unei forte internaţion[redacted]e [redacted]c civilizat într-o ţară în care civilizaţia pătrunde greu: Afganistan. Zbor cu neplăceri, pentru că la decolarea de la Ashabad către Kabul, a apărut un incident tehnic la unul dintre motoare şi a trebuit să ne întoarcem şi să înnoptăm la acelaşi hotel cu pretenţii (unde, de altfel, mai fusesem cu aproape o lună înainte, dar atunci din cauza situaţiei meteorologice defavorabile de la Kabul). 21 martie – zi de referinţă, ziua când am ajuns la Karachi, în Pakistan, la vecinii afganilor, unde s-a stabilit baza sudică de operare a forţei ISAF. Multe mi-am imaginat despre Karachi sub influenţa ştirilor din media românească, dar mai cu seamă din povestirile colegilor care au zburat în zonă prin intermediul Companiei ROMAVIA. Ajunşi seara, prea multe nu sunt de văzut. Aeroportul are minimul necesar, este unul internaţional şi este cu pretenţii în zonă. Prima impresie despre localnici şi englezi este pozitivă. Englezii ne-au primit ca pe parteneri la o muncă deloc uşoară: aceea de a muta un munte din locul lui de veacuri, muntele nepăsării de sine care striveşte poporul afgan de sute de ani şi care i-a adus în starea de semisălbăticie şi cruntă sărăcie pe aceşti oameni ce trăiesc pe ruinele unui fost faimos imperiu, Persia. Un lucru este cert, au o istorie lungă, cu rădăcini adânci în negura vremurilor trecute. Primele contacte cu localnicii mă pun în expectativă pentru că nu ştiu ce să cred despre comportamentul lor: sunt politicoşi, amabili, ospitalieri sau sunt formaţi de viaţă şi soartă într-o atitudine de umilinţă, cu răbufniri de orgolii ale descendenţilor unei foste mari civilizaţii? Se sesizează semnele tensiunilor dintre Pakistan şi ţările vecine care au caracterizat perioada anterioară venirii noastre aici şi ar fi greu să n-o faci pentru că suntem cazaţi într-un hotel lângă aeroport, păzit de poliţia locală 24 de ore din 24. La fel, este strict supravegheat transportul pe distanţa de 500 de metri ce separă aeroportul de hotel. Hotelul, foarte scump, comparativ cu facilităţile puse la dispoziţie, are un farmec specific, dat de vegetaţia zonei, dar şi de existenţa unor grădini interioare, ca şi a unei piscine ce se alimentează permanent cu apa dintr-o fântână amenajată cu scurgeri în cascade, printre plantele specifice zonei. Prezenţa băştinaşilor printre membrii misiunii completează farmecul locului. Micile magazine cu multe lucruri, pe care nu le cumpără nimeni, se animă în special seara, când se mai răcoreşte atmosfera, iar aeronavele C-130 ale englezilor decolează spre Kabul, una câte una.

Până la această dată, zburătorii misiunii vorbesc toţi aceeaşi limbă, a celor din "Ţara H[redacted]limbă care ne leagă, care are şi dialecte, B, E, G sau H, şi pentru care am făcut şi facem sacrificii cu toţii. Numai faptul că stăm departe de familii este un sacrificiu pe care cu toţii îl resimt, fie că-l recunosc, fie că nu, pentru că telefonul social şi computerul cu acces la INTERNET, puse la dispoziţie de misiune, sunt unele din punctele de atracţie permanente ale hotelului. 20 de minute dintr-o săptămână – la atât se reduce timpul pe care ni-l acordă ISAF pentru legătura telefonică cu familiile, cu cei apropiaţi. De ce? Poate pentru că suntem prea mulţi pentru o singură linie telefonică! Şi, atunci, de ce nu sunt mai multe linii telefonice? – vine firesc întrebarea. Probabil costă prea mult şi avem de-a face cu englezi la comandă; poate chiar cu scoţieni, cine ştie?

Clubul, un alt punct de atracţie, beneficiază de prezenţa specificului local, a bambusului care ornează barul şi a măsuţelor cu intarsii, ca şi de tehnologia de ultimă generaţie a televiziunii şi a DVD-ului. Apă, ceai, cafea, filme şi biliard – sunt condimentele folosite pentru a da gust timpului liber. Sunt destui şi cei care citesc, chiar destul de mulţi, pe scaunele scoase pe balcoanele comune de trecere, pe fotoliile răsfirate în jurul piscinei sau chiar pe gazonul frumos întreţinut al spaţiilor verzi dintre corpurile hotelului. Timp liber!!! Ce important este să-l ai, dar ce greu trece timpul pentru cel care are din belşug şi nu-l preţuieşte cum se cuvine. Experienţa puţinelor plecări îndelungate a anilor ce au trecut, când unii au intrat în criză din neştiinţa folosirii timpului, mă îndeamnă să scriu şi să încerc să citesc mai mult decât am făcut-o în ultimii ani. Îmi lipsesc preocupările familiale, dar mă bucur că am timp de citit sau de scris. Să fie semn de bătrâneţe că nu mă mai atrag piscina sau taclalele cu colegii? Mai vedem!

Comandor FLORIN CĂLIN

Cu aeronava C-130 Hercules

MISIUNEA DE LUPTĂ A AVIATORILOR MILITARI ROMÂNI ÎN AFGANISTAN CONTINUĂ

La sfârşitul săptămânii trecute, avionul C-130 Hercules 6166, care execută misiuni în Afganistan, s-a reîntors în ţară pentru o zi, după ce a efectuat mai multe zboruri la Kabul şi Bagram, ultima localitate fiind zona în care urmează a fi dislocat batalionul românesc de menţinere a păcii şi care va fi transportat pe calea aerului cu puternica aeronavă a aviaţiei noastre militare.

Comandorul Florin Muntiu, comandantul detaşamentului, s-a aflat în cel deal zecelea zbor pe ruta Kabul – Karachi – Bucureşti şi retur. Echipajele româneşti au zburat peste 110 ore în teatrul de operaţii, transportând sute şi sute de tone de materiale, alimente şi combustibil, acţionând adesea în condiţii deosebit de grele în cadrul celor 20 de misiuni de luptă îndeplinite până acum. Şi îndeplinite nu oricum, ci la un înalt nivel profesional – aşa cum apreciază comandantul britanic al modulului în care este integrat şi detaşamentul român din Afganistan. În ultima perioadă, zborurile s-au desfăşurat la temperaturi de peste 45 de grade, în furtuni de praf care îngreunau întreţinerea tehnică, ameninţau blocarea filtrelor. La decolarea de pe Karachi, la ora 3 dimineaţa, termometrele arătau plus 35 de grade. Piloţii români au satisfacţia de a fi zburat alături de belgieni, greci, englezi şi portughezi, nesemnalându-se nici o diferenţă. Misiunile se încheie cu rezultate deosebite, fiind apreciate de comandantul britanic care asigură conducerea operaţiunii de sprijinire a guvernului afgan provizoriu.

Dacă, după aterizare, echipajul lui Muntiu a rămas în ţară pentru un timp, a doua zi avionul a decolat din nou în direcţia Karachi (de unde execută misiunile în Afganistan), având la bord două echipaje, unul condus de însuşi comandantul escadrilei C-130 Hercules, comandorul Florin Călin, care are deja o bună experienţă în Afganistan, fiind la al şaselea zbor pe ruta menţionată, iar celălalt, de căpitan-comandorul Gheorghe Lupeş, care se va antrena în teatrul de operaţii din mult încercata ţară asiatică pentru a fi oricând în măsură să lucreze alături de celelalte două experimentate echipaje ale lui Muntiu şi Călin.

PETRE BÂNĂ

Jurnaliştii străini sunt interesaţi de Forţele Aeriene ale României

Jurnalişti străini pasionaţi de aviaţie îşi îndreaptă, tot mai des în ultima vreme, atenţia către Forţele Aeriene ale României.

Astfel, un grup de jurnalişti olandezi, format din **Robin Polderman** (colaborator al revistelor de specialitate "Afterburner", "Arrow Aviation", "Arrow Aviapress"), **Paul Kievit** (membru al Asociaţiei de Presă Aviatică Bronco) şi **Rudy Peter Maaskant** (fotograf al "Arrow Aviation Press"), în perioada 20 – 24 mai, au efectuat o vizită de documentare în bazele aeriene Otopeni, Feteşti, Mihail Kogălniceanu, Bacău, Câmpia Turzii şi Timişoara. Domnul Robin Polderman a participat şi la Mitingul Aerian Internaţional, organizat în 2001, în Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu. Încântat de evoluţiile piloţilor români, şi-a propus să revină cât mai curând în România pentru a efectua o vizită de documentare mai amplă. Şi iată că a venit.

Pe parcursul vizitei de documentare, jurnaliştii străini au fost însoţiţi de căpitanul Adrian Vasile din Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu. **(C.P.)**

AVANTAJE PENTRU VETERANII DIN FORŢELE AERIENE

Parlamentul României a adoptat, recent, o lege pentru modificarea şi completarea Legii nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum şi unele drepturi ale invalizilor şi văduvelor de război. Astfel, cavalerii Ordinului "Mihai Viteazul", cea mai înaltă distincţie militară de război, vor primi, lunar, o rentă constând atât din solda de grad a unui sublocotenent, cum era până acum, la care se va adăuga şi solda de funcţie, la minim, a acestuia.

O altă noutate îi priveşte pe cei decoraţi cu "Virtutea Aeronautică" ("Medalia Aeronautică") şi "Virtutea Ostăşească". Începând cu această lună vor beneficia şi ei de drepturile primite de cei distinşi cu ordine şi medalii de război, adică împroprietărire cu un hectar teren arabil sau 500 m pătraţi intravilan şi, lunar, 75 la sută din solda de grad a unui sublocotenent.

Măsurile cu cea mai largă aplicabilitate au în vedere văduvele de veterani de război care nu s-au recăsătorit. Ele vor fi scutite de plata impozitelor şi taxelor locale, iar costul abonamentului la telefon, televizor şi radio îl vor suporta numai pe jumătate. Indemnizaţia, după soţ, în cazul în care acesta nu a fost decorat cu ordine, medalii de război, ori cu "Crucea Comemorativă", li se va acorda în cuantum de 100 la sută.

Dacă veteranii care au fost distinşi cu decoraţii ce le dau dreptul la împroprietărire au depus cererea de împroprietărire în timpul vieţii, drepturile ce decurg din această calitate sunt transmisibile moştenitorilor legali, prevedere care nu exista până acum.

Şi încă două stipulări, din multe altele de mare interes: în cazul în care nu există posibilitatea împroprietăririi cu teren, veteranul în drept poate solicita contravaloarea acestuia la data atribuirii; acordarea ajutorului pentru plata chiriei, energiei electrice şi termice nu va mai fi legată de posibilităţile bugetului şi va fi dat, negreşit, anual, funcţie de evoluţia preţurilor.

Toate aceste noutăţi sunt abordate şi explicate pe larg de către însuşi preşedintele A.N.V.R., domnul **general (r) Marin Badea Dragnea**, şi de membri ai Biroului Executiv, în cadrul adunărilor pentru dări de seamă şi alegeri ce au loc în această perioadă în filialele A.N.V.R. judeţene şi de sectoare ale Capitalei.

MEMORIA DIN SUFLET

"ÎNVIEREA" UNUI PILOT

Cu 58 de ani în urmă, într-o zi de mai, un tânăr sublocotenent pilot aflat în misiune cu Grupul 4 Bombardament se salva cu parașuta, alături de ceilalți membri ai echipajului, în urma doborârii avionului de aviația de vânătoare sovietică, la 11 kilometri de orașul său natal, Dorohoi. Urmează 79 de zile de rezistență în spatele frontului, fără să fie prins, timp în care este permanent căutat de N.K.V.D. Încearcă să ajungă în dispozitivul trupelor proprii, dar fără succes. Deghizat în cioban, este reținut de ocupanți, dar numai pentru o noapte, fiindcă reușește să evadeze. Arestat în cele din urmă, devine prizonier, suportă supliciile interogatoriilor, amenințările cu moartea, calvarul a doi ani de detenție, într-unul din cele mai cumplite lagăre, Oranki–Mănăstârka.

Dat dispărut de comandanți și considerat mort de mama sa, din momentul în care a primit pensia de urmaș, i se fac toate parastasele până în ziua când... la poartă, mama se trezește cu propriul fiu.

Care nu era altul decât generalul de flotilă aeriană (r) de azi **prof. octogenar Mircea Acojocăriței,** un cărturar și veteran de război din conducerea Asociației Naționale, căruia i se datorează, în bună parte, editarea celor două volume de memorii despre Aviația Română în cel de-al doilea război mondial, precum și unele din capitolele referitoare la aeronautică din monumentalul ciclu de volume **"Veterani pe drumul onoarei și jertfei".**

Dup` 50 de ani

A devenit o tradiție ca promoția 10 mai 1945 de adjutanți aviatori, prima promoție de după sfârșitul războiului, să se întâlnească periodic pentru a face apelul solemn și a-și depăna amintirile. Întâlnirea din 15 mai, din București, a avut o semnificație aparte. S-au sărbătorit 55 de ani de la obținerea, în 1947, a brevetului de pilot de război pe avioanele de vânătoare IAR-80 și 81 de către absolvenții acesteia.

Evenimentul a debutat la Monumentul Eroilor Aerului, unde a fost depusă o coroană de flori și s-a păstrat un moment de reculegere în memoria celor jertfiți. S-a vizitat apoi Muzeul Aviației, după care, la Baza 90 Transport Aerian, a avut loc ceremonialul întâlnirii.

Liderul supraviețuitorilor acestei promoții greu încercate, care au luptat cu arma în mână pentru apărarea țării, au dat numeroase jertfe pe altarul cerului și au îndurat prigoana totalitaristă, căpitan-comandorul (r) Mihail Nicolau, a făcut apelul solemn și a vorbit despre semnificația întâlnirii, aducând vii mulțumiri conducerii Statului Major al Forțelor Aeriene și Bazei 90 Transport Aerian pentru mesajele transmise și sprijinul acordat în organizarea reuniunii. Participanților și invitaților, foști comandanți și instructori de zbor ai venerabililor veterani, camarazi de arme, soții le-a fost prezentat salutul Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii de către generalul de flotilă aeriană (r) Constantin Mereu, președintele filialei București.

Comandorul (r) Ioan Morariu a vorbit despre cartea lui Ioan Chereches, "Aerodrom și cer", în care sunt descrise și faptele unora din absolvenții acestei promoții.

Premieră absolută la elicoptere

În poligonul Cincu au fost executate, pentru prima dată în țara noastră, trageri din elicoptere în ținte terestre cu aservirea tunului la cască. IAR-urile 330 SOCAT aparținând Bazei Aeriene de la Titu, care au efectuat această premieră, au avut în persoana **căpitan-comandorului Neculai Tătavu,** comandant de escadrilă, **locotenent-comandorilor Eugen Suciu, Adrian Constantinescu** și **căpitanului Constantin Grigore** trăgători de mare precizie. Fiecare dintre ei a executat tragerile în machete de tanc sub îndrumarea nemijlocită a experimentatului pilot israelian **Iosif Ron,** de la firma ELBIT. Este același talentat zburător care a format primii instructori români pe IAR-330 SOCAT.

Instructorul israelian – ne informează **căpitan-comandorul Victor Țecu**, șeful de stat major al unității – a apreciat modul în care au acționat piloții militari de la Titu. Ulterior, aceștia îi vor asista pe ceilalți zburători din escadrilă când vor efectua, la rându-le, tragerile cu tunul de bord. După încheierea acestora, se vor executa tragerile cu racheta antitanc.

În numărul următor, despre zborul în condiții de vizibilitate zero pe aerodromul de la Titu.

Rachetiști antiaerieni în aplicație

În perioada 13 mai – 8 iunie a.c., se desfășoară, în poligonul Capu Midia, aplicația tactică cu trageri de luptă a Regimentului 17 Rachete Sol Aer, la care participă trei divizioane de foc și un divizion tehnic. Pe data de 30 mai, regimentul execută trageri de instrucție în vederea evaluării de către o comisie a Statului Major al Forțelor Aeriene, condusă de **generalul-maior Ion Magdalena**, urmând ca tragerile de luptă să se desfășoare în ziua de 6 iunie. În prezent, regimentul comandat de **colonelul Victor Filimon** execută lucrări de întreținere tehnică și trageri de instrucție pe ținte aeriene marcate.

Precizăm că prin tragerile de instrucție se realizează antrenarea echipelor de luptă, fără lansarea rachetelor.

O NOUĂ CAPELĂ MILITARĂ

La jumătatea lunii mai, în Baza Aeriană Timișoara s-a derulat un eveniment cu o semnificație aparte pentru această unitate. **ÎPS Nicolae Corneanu, mitropolitul Banatului,** a sfințit capela construită, prin eforturile cadrelor militare din această unitate și ale Parohiei Aeroport, în mai puțin de două luni. La eveniment au participat cadrele militare din unitatea comandată de **comandorul Ioan Grecu**, grupuri de elevi și o formație corală condusă de **profesorul Nicolae Șincan**, de la Seminarul Teologic din Timișoara.

În noua capelă militară, purtând hramul Sfântului Toma, slujbele vor fi oficiate de către **preotul militar Marcel Vlaicu.**

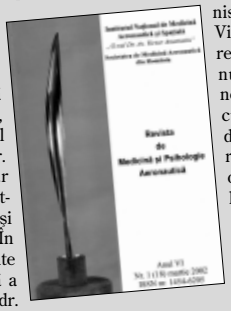
Maior ION PETOLESCU

Revista de medicină și psihologie aeronautică

EDIȚIE INTERESANTĂ

❒ vertijul fiziologic și patologic ❒ inteligența emoțională ❒ diagnosticarea și tratarea insuficienței cardiace cronice ❒ considerații privind efectele hipoxiei asupra organismului uman

Primul număr pe acest an al Revistei de Medicină și Psihologie Aeronautică ne informează despre noutățile apărute în conducerea societății care editează publicația, precum și în colectivul redacțional. De reținut că președinte al Societății de Medicină Aeronautică și Spațială este colonelul dr. Marian Macri, comandantul Institutului Național ce poartă numele generalului dr. av. Victor Anastasiu, iar vicepreședinți sunt locotenent-colonelul psih. dr. Marian Popa și maiorul dr. Simona Berbecar. În nou înființata funcție de președinte de onoare, adunarea generală a Societății l-a ales pe colonelul (r) dr. Constantin Răduică, reputatul medic deținând și calitatea de redactor-șef al revistei.



Din conținutul ediției notăm, între alte materiale valoroase, care aduc noutăți de mare interes în domeniile investigate, studiile privind vertijul fiziologic și patologic, inteligența emoțională, actualități în diagnosticul și tratamentul insuficienței cardiace cronice, unele considerații asupra efectelor hipoxiei asupra organismului uman. Doctorii Sorin și Violeta Perlea prezintă detaliat reacțiile adverse la antibiotice cu nucleu beta-lactamic, iar colonelul dr. Gheorghe Perțea face cunoscute concluziile rezultate din participarea specialiștilor români la sesiunile Simpozionului Internațional de Psihologie Militară Aplicată (IAMPS), sub titlul "Tendințe actuale ale psihologiei militare aplicate în armatele moderne determinate de conflictele apărute la începutul secolului XXI".

Medicul-șef al Statului Major al Forțelor Aeriene, colonelul dr. Alexandru Eliad, informează cititorii despre îmbunătățirile de substanță aduse serviciului de Evacuare Medicală (MEDEVAC).

Pagină realizată de PETRE BÂNĂ

REMEMORĂRI INCOMODE

Începând cu această ediție, vom publica o serie de documente foto referitoare la incidente aviatice, în urma cărora piloții sau pasagerii nu au avut de suferit. Mai întâi, vă prezentăm o fotografie realizată după o coliziune la sol. Fotografia și explicațiile ne-au fost puse cu amabilitate la dispoziție de domnul general de flotilă aeriană în retragere ing. Victor Ioan Șoima.

COLIZIUNE DIN VINA COMANDANTULUI

"În ziua de 21 noiembrie 1945, după recepția în zbor a unui avion IAR-39, ieșit din reparație capitală de la ASAM Mediaș, unde îndeplineam și funcția de pilot recepționer, am plecat într-un scurt raid la Blaj, unde se găseau câteva subunități, cu scopul de a efectua controlul săptămânal la tehnica de luptă. Acolo l-am întâlnit pe comandorul Radu Nicodim, comandantul Bazei Aeriene nr. 2 Mediaș, sosit cu două zile mai înainte, cu mașina.

Aflând că, după control, urma să mă întorc imediat la Mediaș cu același avion, a renunțat la deplasarea cu mașina de serviciu și mi-a cerut să-l las să piloteze el avionul până la Mediaș.

Deși eram conștient că se comite o indisciplină, am acceptat. Era doar comandantul meu.

L-am luat cu noi și pe medicul bazei, căpitanul Gheorghe Pancu.

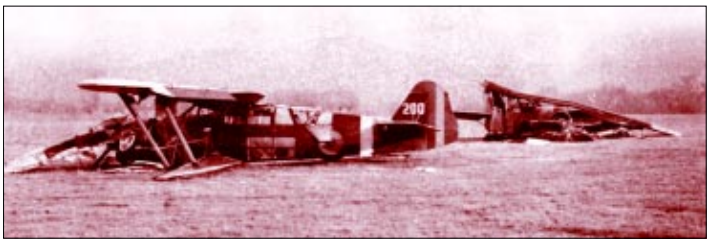
O dată ajunși la Mediaș, comandantul a început manevrele de aterizare. Mâneca de vânt de pe hangar era inertă. Știind că dăduse ordin comandantului de escadrilă antrenament ca pe toată absența sa să nu se efectueze nici un zbor, a neglijat poziția Teului de aerodrom care indica aterizarea exact în sensul invers decât cel în care veneam noi.

Tocmai atunci, însă, ateriza un alt avion care decolase de pe București.

Întrucât soarele începuse să apună, iar cerul era roșiatic, după redresarea avioanelor nici unul din cei doi piloți nu mai vedea în față nimic. Astfel s-a produs coliziunea. Rezultatul: ambele avioane au fost avariate grav, reparația acestora fiind imposibilă. Analizând împrejurările în care s-au pierdut aceste avioane, comisia Ministerului Aerului și Marinei a propus oprirea definitivă de la zbor a comandorului Radu Nicodim, urmată de trecerea în rezervă și pensionarea acestuia. Propunerea a fost aprobată și s-a executat la scurt timp.

Subsemnatul m-am ales doar cu o mustrare verbală pentru că am cedat prea ușor postul de pilotaj. Un învățământ de care am ținut cont toată viața".

Ce putea să se întâmple la vreme de război, s-a întâmplat pe timp de pace



La orizont... "MAKO"

Este un concept de avion de luptă ușor, cu performanțe ridicate de instruire, creat de compania Spațială și de Apărare Aeriană Europeană (EADS), München.

Compania EADS speră ca în intervalul 2005–2025 să vândă aproximativ 2.500 de avioane. **"Cu conceptul MAKO, competiția pe această piață va fi foarte strânsă,** afirmă Erwin Obermeier, directorul programului pentru producerea de serie a avioanelor de luptă. Acest lucru se va întâmpla pe fondul expirării resursei avioanelor de instruire aflate acum în uz, iar programele de modernizare vor fi foarte costisitoare. Se va crea un <<gol>>, pe care MAKO îl va putea umple cu succes".

MAKO, denumit după o specie periculoasă de rechini, va fi disponibil în două variante: dublă comandă (dotat cu un motor mai puțin puternic, echipament specializat de instruire și fără sisteme de luptă) și simplă comandă (dotat cu un motor puternic, sistem radar performant, avionică digitală de înaltă performanță, sistem de realimentare în aer).

Standard, MAKO va fi dotat cu un tun de 27 mm și va avea capabilitatea de a utiliza rachete aer-aer, aer-sol, rezervoare suplimentare și un container cu sisteme de recunoaștere. Fuzelajul va fi construit din materiale compozite și metal, având o anduranță deosebită, iar forma sa se va încadra în tehnologia "invizibilă".

"În acest proiect s-au investit mult timp, efort și bani – afirmă Obermeier. Concluziile finale ale studiilor sunt aproape gata, urmând selectarea principalilor furnizori și parteneri. De exemplu, știm, conform testelor efectuate în tunelul aerodinamic, că MAKO va avea performanțe de zbor remarcabile. MAKO poate fi comparat, din punct de vedere al motoarelor, cu avioanele de vânătoare din generația a patra, întrucât vom opta pentru unul din următoarele: Eurojet EJ200, Snecma M88 și GE F404/414. La acestea se adaugă înzestrarea cu o avionică similară cu cea a Eurofighter-ului".

Ambele versiuni de MAKO vor beneficia de dotările prezentate mai sus, astfel încât trecerea pe avioanele de vânătoare va fi mult mai ușoară. De asemenea, se are în vedere pentru versiunile MAKO utilarea cu un sistem de monitorizare a aparaturii (ce va facilita activitățile de mentenanță și reparație), un sistem propriu de generare de oxigen (OBOGS), o unitate de putere auxiliară (APU). Toate acestea, la un preț cât mai scăzut!

ÎN FLAGRANT ● ÎN FLAGRANT ● ÎN FLAGRANT

● **FUGĂ RUȘINOASĂ.** Aflat în permisie, **fruntașul Daian Eugen**, militar în termen, s-a urcat la volanul "Daciei" 1310 cu nr. AB 02 NUD, ce aparține tatălui prietenei sale. În fața discotecii din localitatea Ograda de Jos, județul Alba, a intrat, pe contrasens, în coliziune, cu autoturismul AB 02 ENX, condus de un subofițer din cadrul IJP Alba. Șoferul neatent a părăsit locul accidentului și, după aproximativ 100 metri, a acroșat o tânără provocându-i o contuzie la genunchi. Acum, va suporta rigorile legii.

● **ROATA BUCLUCAȘĂ. Plutonierul-adjutant Alecu Prodan**, comandant de pluton auto, se deplasa cu autoturismul proprietate personală din direcția Brașov spre Sfântu Gheorghe. La 12 kilometri de Brașov, i se desprinde roata din stânga-spate, intră pe contrasens și se lovește de o "Dacia", care circula regulamentar.

Subofițerul și fiica sa au fost răniți și internați în Spitalul Județean Brașov. Ocupanții celuilalt autoturism implicat în accident nu au avut de suferit.

Cazul este cercetat de către șeful de stat major al unității în care este încadrat militarul și de către Poliția Brașov.

● **LA FURAT DE COMBUSTIBIL.** În miez de noapte, când ofițerul de servicu pe unitate efectua controlul la posturile de pază, l-a surprins pe **caporalul angajat pe bază de contract Vasile Constantin**, operator stație radiorelеu, în timp ce sustrăgea combustibil de aviație și ulei de motor. Prejudiciul a fost recuperat, iar militarul este cercetat de Parchetul Militar.

● **ÎN ATENȚIA PARCHETULUI MILITAR.** Deși mai avea puțin timp până la trecerea în rezervă, **caporalul Constantin Marian Brătoiu** a părăsit fără aprobare unitatea militară în care își satisfăcea stagiul și s-a deplasat la barul din apropierea cazărmii, unde a fost surprins de o angajată a barului respectiv în timp ce sustrăgea diferite bunuri (în valoare de aproximativ 14 milioane de lei).

Păgubașii au sesizat Poliția. Pentru fapta sa, militarul a fost degradat, iar cazul său se află în atenția Parchetului Militar Craiova.

Rubrică realizată cu sprijinul locotenent-colonelului ION GURGU, de la Biroul Servicii Unități și Controlul Circulației

ÎN FLAGRANT ● ÎN FLAGRANT ● ÎN FLAGRANT

Agendă ARPIA

Filiala București a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii a aniversat, în cadrul ultimelor sale două ședințe, evenimente importante din istoria aviației noastre. Astfel, generalul de flotilă aeriană (r) Constantin Mereu a vorbit despre împlinirea, în primăvara acestui an, a 90 de ani de la înființarea Școlii Militare de Pilotaj de la Cotroceni, comandorul (r) Alexe Rusen a prezentat un material despre crearea, în urmă cu nouă decenii, a Ligii Naționale Aeriene, iar comandorul (r) Remus Bunea a readus în atenția participanților momente importante din activitatea Flotilei 1 Bombardament – Brașov, de la a cărei înființare s-au împlinit 65 de ani.

Reuniunile membrilor ARPIA, filiala București, s-au constituit, totodată, într-un bun prilej de evaluare a stadiului în care se află elaborarea Enciclopediei Aeronauticii Române, reținându-se atenția asupra necesității urgente de implicare în această laborioasă acțiune a tuturor celor care dețin date importante din domeniul abordat, precum și asupra unei mai bune mediatizări a evenimentului prin INTERNET, mass-media scrisă și audiovizuală.**(P.B.)**

RECUNOAȘTERE NAȚIONALĂ

Activitatea laborioasă a inginerului Radu Manicatide și creația sa în domeniul aeronauticii au fost răsplătite, cu prilejul aniversării venerabilei vârste de 90 de ani, prin acordarea de către președintele Ion Iliescu, a Ordinului Steaua României în grad de cavaler.

Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii l-a sărbătorit, de asemenea, pe marele inventator în cadrul unei ședințe, în care i-au fost prezentate, pe larg, bogatele realizări care l-au situat în fruntea celor mai cunoscuți creatori în domeniul aviației, de către comandorul (r) ing. Valerian Șerbănescu.

ARPIA și Fundația Aerospațială au organizat un simpozion dedicat vieții și activității ilustrului inginer și inventator, ce se va desfășura miercuri, 29 mai, la sediul ROMAERO.

Ca o recunoaștere a meritelor sale, Muzeul Aviației inaugurează în ziua de 1 iunie a.c., începând cu orele 11.00, sala destinată istoriei industriei aeronautice române, perioada 1947–2002, sală ce va purta, simbolic, numele inginerului Radu Manicatide.**(P.B.)**

Redacția "CER SENIN"
Șoseaua București-Ploiești, km 10,5, sector 1, București
Telefon/Fax: 01/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
B 222.02; C 1011.00

REDACTOR -ȘEF: comandor DUMITRU AMARIEI;
SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE: căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ: locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU;
REDACTORI PRINCIPALI: PETRE BĂNĂ, NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE: LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ: ANDREIA LUNGU;
TEHNOREDACTARE: LUCIAN TEODORESCU, IONEL IONIȚĂ;
FOTOREPORTER: ADRIAN SULTĂNOIU;
ADMINISTRATOR: sergent-major ANGELICA CIOBÎCĂ

TIP~RIT LA C.C.A. INTACT S.A.